
Saksnr: 2021/3584-4
Saksbehandlar: Ole Hallvard Harlem
Dyrbekk

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		17.02.2021
Fylkesutvalet		02.03.2021

Alternativ løysing for BT5 i Eidsvåg - privat planforslag frå Eidsvåg senter AS - Åsane bydel, Bergen kommune

Forslag til vedtak

1. Fylkesutvalet stør byrådet i Bergen sin avgjerd, og rår sterkt i frå ei vidareføring av Eidsvåg senter AS sitt alternative forslag for BT5 i Eidsvåg.
2. Fylkesutvalet sluttar seg til vurderingane til fylkesrådmannen knytt til kostnader, gjennomføring, framdrift, risiko, kompleksitet og finansiering;
 - a. Anleggsgjennomføringa i forslaget inneber omleggingar av hovudvegnettet mot Åsane av eit betydeleg omfang som med stort sannsyn vil gje prosjektet store forseinkingar og konsekvensar i ein lang anleggsperiode.
 - b. Det alternative forslaget vil gje svært store meirkostnader knytt til fordyrande element, kompleksitet og forseinkingar.
 - c. Med gjeldande finansieringsordning vil tilleggslysingar ut over kostnadsrammene måtte dekkast inn med auka bruk av bompengar eller medføre at prosjektet ikkje vert realisert.
3. Fylkesutvalet er positivt til privat planarbeid for vidare byutvikling ved Eidsvåg lokalsenter, men legg til grunn at dette ikkje må føre til forseinkingar eller meirkostnader for bybaneprosjektet eller omfattande bindingar for det offentlege planarbeidet for Bybanen til Åsane. Fylkesutvalet legg til grunn prinsipp om at der gevinsten av eit tiltak fyrst og fremst ligg hos ein privat part, bør den private parten dekke kostnaden av tiltaket.
4. Ved ei vidareføring av forslaget frå Eidsvåg senter AS vil Fylkesutvalet måtte vurdere å gå imot planforslaget.

Samandrag

Bergen kommune har bede Vestland fylkeskommune om vurdering av utbyggingsforslag frå Eidsvåg Senter AS dagsett 02.10.2020, som vart oppdatert og oversendt VLFK 28.01.2021. Fylkesrådmannen stør byrådet i Bergen og rår i frå forslaget då det vil gje ei rekke negative

konsekvensar knytt til framføring av Bybanen til Åsane (BT5), både med omsyn til kostnader, gjennomføring, framdrift, risiko, kompleksitet og finansiering.

Bybaneprojektet har utarbeida to alternativ (med og utan lokk) for vidare utvikling i Eidsvåg i skissefasen, der det vert lagt til rette for byutvikling i Eidsvåg utan å skape omfattande bindingar mellom privat og offentleg planarbeid. Fylkesrådmannen meiner desse har meir realistiske og berekraftige løysingar totalt sett.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

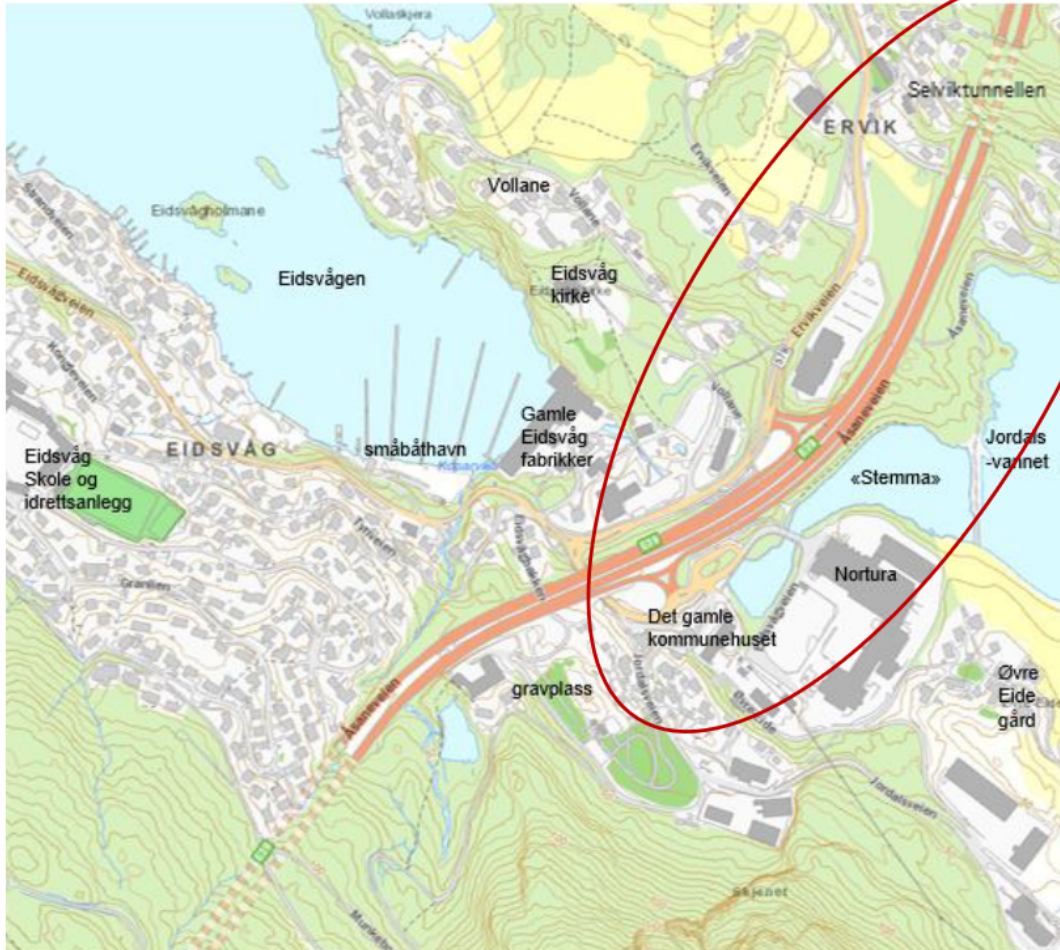
Vedlegg

- 1 Vedlegg 1 - Bybanen til Åsane, tilleggsvurderinger i Eidsvåg, Bergen kommune

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Bergen kommune har fått privat forslag frå Eidsvåg senter AS til handsaming. Eidsvåg senter AS ynskjer å legge til rette for eit større tal bustader på «Norturatomta» aust for E39 i Eidsvåg enn det som er vist i Bergen kommune sitt skisseforslag. Eigedomen er sentral med omsyn til forlenga Fløyfjellstunnel og Bybanen til Åsane (BT5).



Figur 1. Eidsvåg i dagens situasjon, med merking av kjerneområdet i saka

Gjennom arbeid med siling av alternativ i reguleringsplan for Bybanen til Åsane er det anbefalt at ny trase for E39 bør krysse «Norturatomta» og fortsette i bru over «Stemma», vest i Jordalsvatnet. I silingsrapporten er det lagt fram moglege løysingar med og utan lokk over motorvegen, med potensiale for byutvikling. Det private planforslaget foreslår ei anna plassering for E39, og at heile vegstrekket vert lagt under lokk og i kulvert forbi Eidsvåg og fram til Glaskartunnelen for å unngå «Norturatomten».

Forslaget frå Eidsvåg senter AS er framleis i prosess, og forslaget er ikkje sendt på offentleg ettersyn. Bergen kommune har bede Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen om uttale med svarfrist 1. mars 2021. Dersom tilbakemeldingar gir grunnlag for å anse at det reviderte forslaget frå Eidsvåg Senter AS ikkje er vesentleg dyrare eller har så store utfordringar i eit gjennomføringsperspektiv og andre negative konsekvensar som vises til i tilleggsnotatet frå Plan- og bygningsetaten, vil byrådet ta opp att dette isolerte spørsmålet til ny vurdering. Det vises også til Bergen kommune sitt saksframlegg (vedlegg 1).

Fylkesrådmannen har valt å leggje saka fram til politisk handsaming, då planarbeidet vil kunne få ei rekke konsekvensar for Vestland fylkeskommune knytt til framføring av Bybanen til Åsane (BT5 heretter), både med omsyn til økonomi, framdrift og risiko. Saka utløyser også fleire prinsipielle problemstillingar knytt til privat/offentleg samarbeid, finansiering og til trepartsamarbeidet mellom

Bergen kommune, Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune og deira ulike rollar i bybaneprosjektet.

Vedtakskompetanse

Reglement for fylkesutvalet, punkt 7: «*Fylkesutvalet gir på vegne av Vestland fylkeskommune uttale i alle høyringssaker, med unntak av dei sakene kor hovudutvala kan gi høyringsuttale (sjå punkt 3 i reglementa for hovudutvala)*».

Vurderingar og verknader

Økonomi:

Saka har stor betydning for økonomien i bybaneprosjektet og moglegheita for å få det realisert. Fylkesutvalet (30.08.2018) har fatta vedtak om at det må bli "arbeidd med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet i så stor grad som mogleg for å sikre gjennomføring av Bybanen BT5 til Åsane". Framlegg frå Eidsvåg senter AS kan gje ein meirkostnad til prosjektet på 1,4 til 1,8 milliardar kroner.

Klima:

I bybaneprosjektet er det dei store konstruksjonane som dominerer klimagassutsleppa. I følgje Bergen kommune sitt fagnotat har ein sidan oppstart, lukkast å få ned potensielt klimagassutslepp med 40%. Det er særleg banetunnelar (inkludert portalar) som er den største kjelda til klimagassutslepp. Reduksjonen i utslepp skuldast for ein stor del eit målretta arbeid for å søke å redusere tunnelengder for den endelege banetraseen. Ved ei realisering av forslaget til Eidsvåg senter AS vil bygging av lengre vegtunnelar og portalar bidra til høgare klimagassutslepp.

Folkehelse:

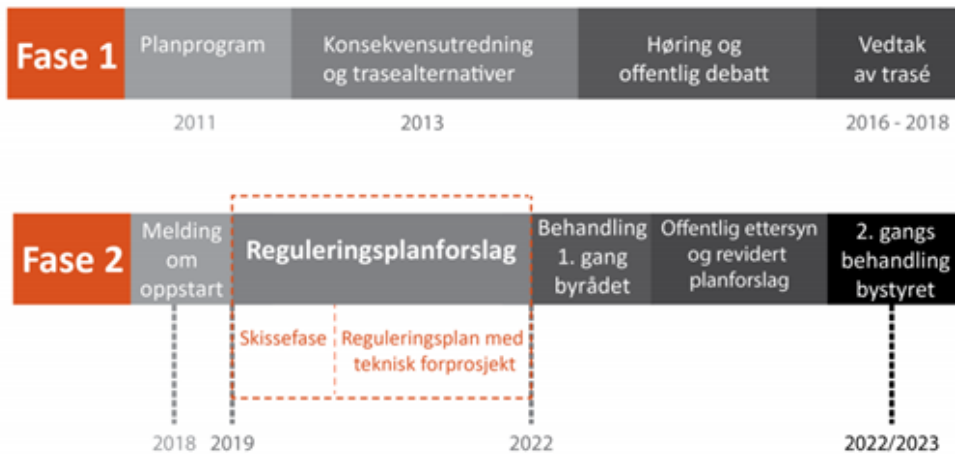
Forslaget til Eidsvåg senter AS vil ha positiv verknad for redusert trafikkstøy. Ut over dette er forslaget lite opplyst og det er ikkje grunnlag for å seie noko om samla verknad på folkehelsa som knytt mellom anna til bukvalitet, lokalklima med meir. Førebels kalkulering med høg utnyttning og 1 500 einingar tilseier små bustader og lite rom for mangfald i bebuarsamansetnad. Fylkeskommunen vurderer at det i forslaget frå Eidsvåg senter AS er auka fare for forureining av drikkevasskjelda Jordalsvatnet under anleggsgjennomføring.

Regional planstrategi:

Bybaneprosjektet i seg sjølv vil bygge opp under mål og strategiar i Utviklingsplan for Vestland. Trygg og miljøvenleg mobilitet er sterkt vektlagt i Utviklingsplanen, både i mål 2 *Klima og miljø som premis i samfunnsutvikling* og mål 3 *Lokalsamfunn som ramme for gode kvardagsliv*. Ettersom forslaget til Eidsvåg senter AS vil utfordra økonomien og framdrifta i bybaneprosjektet, vil det kunne vanskeleggjera gjennomføringa av Utviklingsplanen og andre regionale planar.

1 Framdrift planprosess

Reguleringsplanane skal detaljere og fastsette banetrasé med haldeplassar og veganlegg, samt hovudsykkelrute. Føremål med skissefasen er å oppdatere grunnlag og føresetnader og vurdere variantar etter måloppnåing, gjennomføring og kostnader. Konklusjonane vert lagt til grunn for reguleringsplan med teknisk forprosjekt.



I framdriftsplanen er det lagt inn oppstart av teknisk forprosjekt og reguleringsplanar i januar 2021. Parallelt med dette vert det utarbeida tunellutgreiing for sentrum, som skal leggast fram til politisk handsaming haust 2021.

Plan for førebunde entreprise forlenga Fløyfjellstunnel skal til handsaming haust 2021. Det er mål om at planforslag med teknisk forprosjekt vert levert i byjinga av 2022 og leggast ut på offentlig høyring. I 2023 skal samla planforslag til handsaming i Bergen bystyre.

Roller i bybaneprosjektet

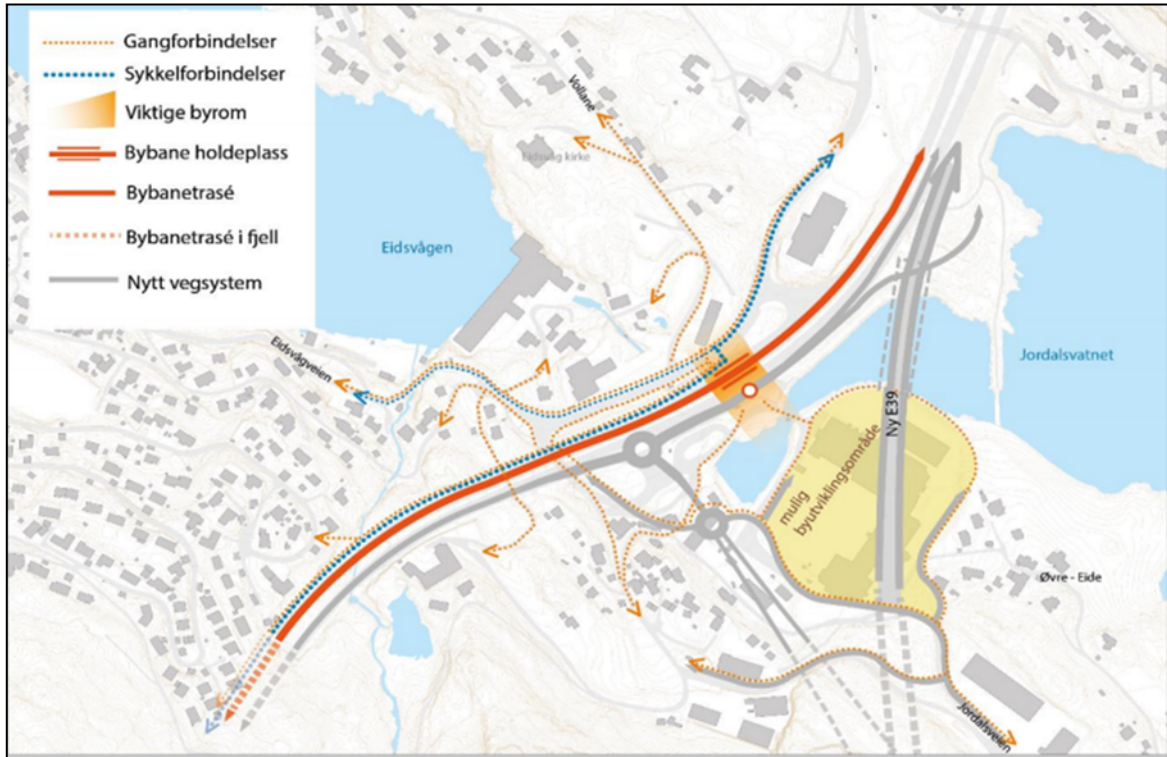
- Vestland fylkeskommune drifrar, planlegg og utviklar kollektivtilbodet i fylket, og er byggherre i bybaneprosjektet.
- Fylkeskommunen er eigar og drifrar av fylkesvegnettet.
- Fylkeskommunen utarbeidar regionale planar og har rettleiingsansvar for kommunane i høve til plan- og bygningslova og er regional kulturminnemyndigheit.
- Bergen kommune er ansvarleg planmyndigheit og vedtar planane etter høyringa.

Med omsyn til opplegg for medverknad for BT5 har Bergen kommune sett ned ein prosjektgruppe med deltaking frå Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen. Gruppa si oppgåve er å utforme forslag til reguleringsplan som skal fremjast for politisk handsaming i kommune og fylke.

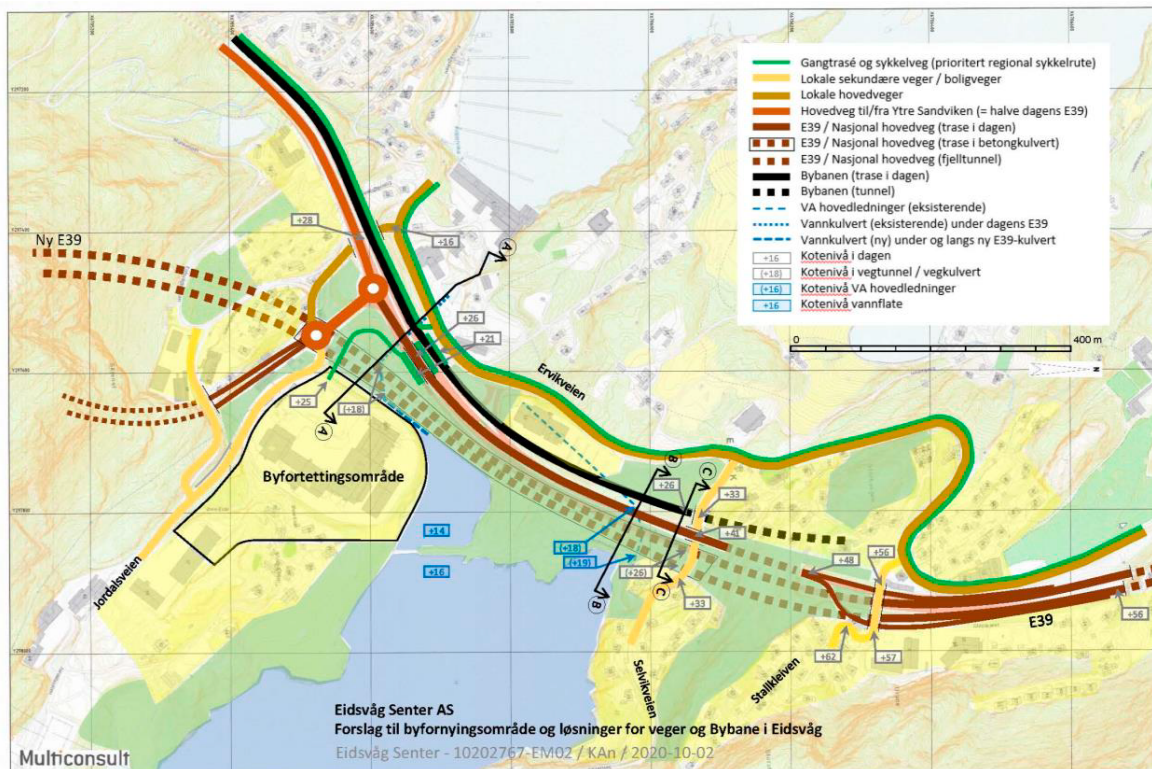
Som vist over har dei tre partane ulike roller å ivareta. Både fylkeskommunen og vegvesenet forvaltar også sitt sektoransvar på sjølvstendig grunnlag, og er høyringspartar som vurderer utgreiingsarbeidet ut frå dette når reguleringsplanen kjem på høyring.

2 Omtale av løysingane

Frå skissefasen i bybaneprosjektet er det etter ein lengre prosess konkludert med eit alternativ i Eidsvåg for tunnelramper til Fløyfjellstunnelen, trase for lokalveg frå NHH med kryssløysing, bybanehaldeplass og hovudsykkelrute, som vist under.



Figur 2. Anbefalt løsning i Eidsvåg, viser potensiell byutvikling i Eidsvåg utan loka over E39.



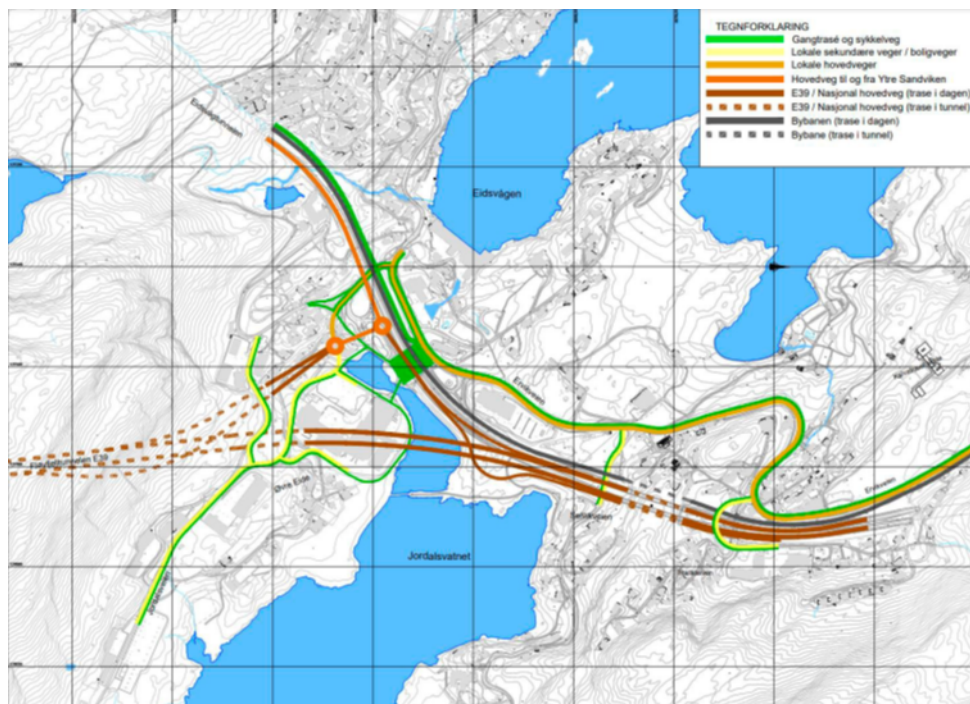
Figur 3. Forslag frå Eidsvåg senter AS (datert 2.10.2020)



Figur 4. Forslag frå Eidsvåg senter AS, viser omlegging av E39 mot vest og i kulvert fram til Selviktunnelen. Byutviklingsområde mot aust.

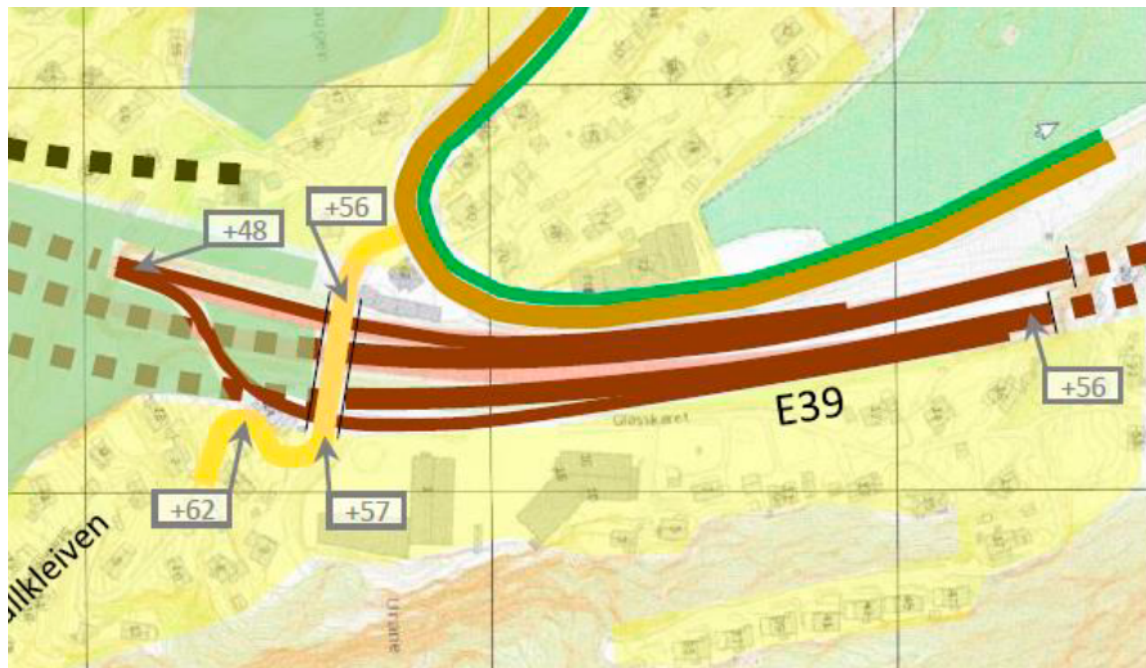


Figur 5. Skisseforslag Bybaneprosjektet, med lokk over «Norturatomta», E39 i bru over «stemma».

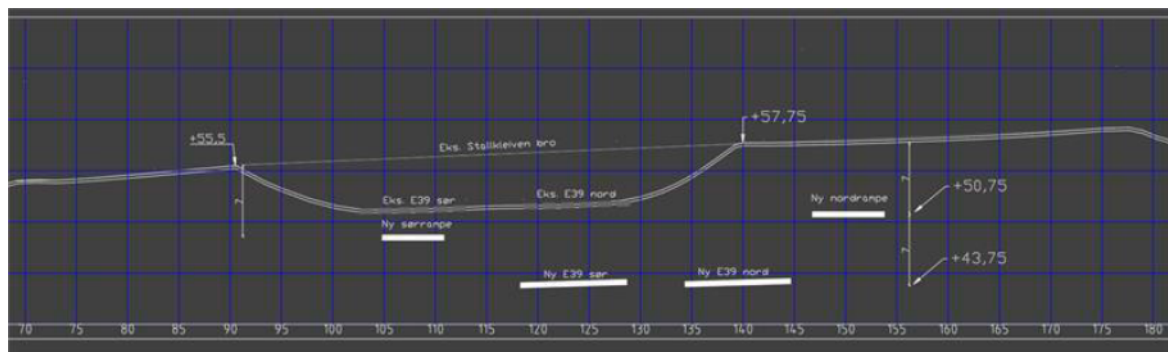


Figur 6. Anbefalt alternativ frå Bybaneprosjektet. (Illustrasjon Norconsult datert 27.11.2020.)

I Eidsvåg senter AS sitt forslag (datert 02.10.2020) vert utløpet av Fløyfjellstunnelen lagt lengre vest i Eidsvåg (nærmare dagens E39) enn i anbefalt alternativ, slik at ein unngår «Norturatomta». Gjennom heile Eidsvåg er E39 lagt i ei lukka betongkonstruksjon, og vidare i nye tunnelar under dagens Selviktunnel. Nytt utløp for E39 vil liggje i området ved Stallkleiven bru i Øvre Ervik. E39 ligg vesentleg lågare enn dagens veg i dette området, og er ikkje oppe på dagens vegnivå før ved Glaskartunnelen. Av- og påkøyring mot sør skjer om lag som i fagetaten sitt anbefalte alternativ, men med lengre tunnelramper sidan hovudtunnelen er skyvd mot vest. Mot nord er koplinga mot E39 lagt på nordsida av Selviktunnelen. Bybanetrasé og haldeplass har om lag same løysing som anbefalt alternativ i Eidsvåg, men går vidare i ein lang tunnel mot Griggastemma. Hovudsysselruta ligg langs Ervikveien, som i det anbefalte alternativet frå fagetaten.



Figur 4 viser problematisk punkt for vegomlegging i foreslått løsning for E39 i Ervik frå Eidsvåg senter AS



Figur 5 Snitt viser plassering av ny trase 7m lågare enn eksisterande nivå på E39 i Selvik - forslag frå Eidsvåg senter (illustrasjon laget av Norconsult)

4 Fylkesrådmannen sin vurdering

4.1 Kostnader

Vurdering av kostnader

Det vert peikt på tre hovudkomponentar for kostnadene i saka:

- Kostnad for sjølve anlegget
- Grunnerverv
- Anleggsbidrag

Bergen kommune har vurdert at Eidsvåg senter AS sitt utkast til løysing vil auke kostnadene i bybaneprojektet med mellom 600 og 900 mnok. Multiconsult (på oppdrag for Eidsvåg senter AS) meiner dette beløpet er for høgt (anslag i underkant av 400 mnok). Samstundes meiner dei at ein kan unngå eit grunnerverv på 530 mnok for «Norturatomt» og få eit anleggsbidrag på om lag 150 mnok. Samla sett argumenterer Multiconsult for at bybaneprojektet ikkje berre får ein lågare kostnad enn kommunen vurderer, men at ein kan styrke utbyggingsbudsjettet til Bybanen med 200 mnok.

Det gjev ein forskjell i vurdering på om lag 1 milliard kroner mellom Eidsvåg senter AS sitt forslag og Bergen kommune sine overslag over kostnadene i dette alternativet.

Kostnad for sjølve anlegget

Fylkesrådmannen har i sine berekningar samanlikna forslaget frå Eidsvåg senter AS opp mot anbefalt løysing utan lokk (sjå figur 2). VLFK sine tal er langt høgare enn både det som er lagt fram av Eidsvåg senter AS og Bergen kommune. Dette skuldast at store kostnadselement som rigg til entreprenøren, prosjektering, byggherrekostnad og meirverdiavgift (for veganlegg) manglar i dei framlagte kostnadene. Desse kostnadane er heller ikkje tatt inn i summen frå Eidsvåg senter AS. I tillegg vurderer fylkesrådmannen at omfanget av arbeider og kostnader er vurdert lågt av Bergen kommune og Eidsvåg senter AS. Samla reknar fylkeskommunen den totale kostnadsdifferansen mellom å bygge forslaget til Eidsvåg senter AS og anbefalt løysing utan lokk til å bli mellom 1,4 og 1,8 milliardar kroner. Dette er mest ei dobling av kostnadene.

Vurdering av eigedomsverdi (grunnerverv)

Ein viktig premis i Eidsvåg senter AS sitt reknestykke er at dei hevdar at bybaneprosjektet kan unngå eit grunnerverv på 530 mnok for «Norturatomta» og få eit anleggsbidrag på om lag 150 mnok. Reknestykket er basert på verdien av tomta etter at Bybanen er etablert og at ein reguleringsplan for tomta er utarbeidd og godkjent for bygging av 1 500 bueiningar. Dette reknestykket har to vesentlege variablar. Ved grunnerverv er det gjeldande og ikkje framtidig regulering som skal liggje til grunn og det er uvisst om, når og i kva form ei reguleringsplan vil liggje føre.

Det er framleis stor uvisse knytt til både kvalitet og utnyttingsgrad for eit større bustadprosjekt i dette området. Fylkesrådmannen vurderer at 1 500 einingar er eit svært stort volum for den aktuelle tomta, og kan berre realiserast dersom ein byggjar høghus med små einingar. Det er dårlege soltilhøve i området, noko som vanskeleggjer ei utbygging i den storleiken.

Ved grunnerverv skal gjeldande regulering liggje til grunn for pårekneleg bruk. Ved erstatning skal ein sjå bort frå områderegulering til offentlig trafikkareal. Vederlaget skal fastsetjast ut frå kva som elles er pårekneleg bruk. Tomta skal verdsetjast etter regler i ekspropriasjonserstatningslova. Det generelle rettslege utgangspunktet er at erstatninga skal fastsetjast på grunnlag av kva som er høgast av salsverdi eller bruksverdi, med tillegg av eventuell erstatning for særlege ulemper og frådrag for fordeler.

Tomta i Eidsvåg vart kjøpt for 170 mnok i 2011. I kjøpet var det ei leigeavtale med Nortura som normalt vil vere gunstig for salsprisen. Det er knytt usikkerheit til dagens salsverdi eller bruksverdi, då verdi av næringseigedom normalt vil vere prisa ut i frå leigeinntekter og drifts- og vedlikehaldskostnadar. Slike tal ligg ikkje føre no. Deler av tomta vert liggjande igjen etter etablering av veganlegget og vil ha ein verdi.

Løysinga til Eidsvåg senter vil gje mindre inngrep i eigendommen til Eidsvåg senter, og med dette ei lågare erstatning for den eigendomen. På den annan side vil løysinga til Eidsvåg senter medføre at ein må innløyse fleire private hus ekstra og ein industrieigedom permanent, i tillegg til mellombels innløysing av hus og industrieigedom. Dette auka ervervet vil gjere at kostnadsreduksjonen knytt til erverv på eigendommen til Eidsvåg senter AS vert redusert.

Fylkesrådmannen vurderer ein kostnad for grunnerverv på 530 mnok som alt for høg og ikkje realistisk.

Anleggsbidrag

Fylkesrådmannen legg til grunn prinsipp om at der gevinsten av tiltaket fyrst og fremst ligg hos ein privat part, så bør den private parten dekke kostnaden av tiltaket. Då lokket ikkje er naudsynt for realisering av bybaneprosjektet og føremålet med Eidsvåg senter AS sitt forslag er å skape best mogleg vilkår for utvikling av «Norturatomta», meiner fylkesrådmannen eit eventuelt lokk bør verte finansiert av Eidsvåg senter AS. Utbyggar har anslått eit anleggsbidrag på 150 mnok. Dette vil berre dekke ein liten del av dei auka kostnadene på 1,4 til 1,8 milliardar kroner.

For å summere opp, peiker fylkesrådmannen på at:

- viktige kostnadselement har vorte utelate og at kostnaden vert vesentleg høgare enn anslått av Bergen kommune og Eidsvåg senter AS
- vurderinga av verdien til «Norturatomta» er usikker og verkar alt for høg
- anleggsbidrag er positivt, men lite i forhold til auken i kostnader
- samla sett vil totalkostnaden for prosjektet auke betrakteleg med Eidsvåg senter AS sitt forslag

4.2 Anleggsgjennomføring og realisme

Fylkeskommunen vil vere ansvarleg for utbygging av Bybanen med tilhøyrande veganlegg til Åsane. Fylkesrådmannen har vurdert løysingane i framlegget til Eidsvåg senter AS med omsyn til anleggsgjennomføring og om anlegget er byggbart.

Fråvik frå vegnormalane

Framlegget baserer seg på løysingar med fråvik frå vegnormalane knytt til lengda på Fløyfjellstunnelen (ytterlegare 1,2 km) og påkøyringsrampane. Fråvika krev aksept frå vegdirektoratet. Fråvika er vesentlege og aksept verkar svært usikkert.

Trafikk i anleggsfasen

Å byggje Bybanen til Åsane vil ha verknad for trafikkavviklinga. Dette er søkt minimert i anbefalt løysing, og trafikk til og frå Åsane i Eidsvåg vil vere særleg råka i ei periode på nokre månadar i bybaneprosjektet sitt forslag. I forslaget til Eidsvåg senter AS er denne fasen vurdert til å ta tre år fordi ny E39 skal byggjast tett opp til eller i same trase som den eksisterande E39. Samfunnskostnadene knytt til dette er ikkje gjort greie for. I desse tre åra må ein forvente låg fart og lange køar for trafikken mellom Åsane og sentrum.

Den nye tunnelen og kulverten frå Glaskartunnelen til Eidsvåg kan ikkje brukast som omkøyringsveg i anleggsperioden då den vert kopla direkte på Fløyfjellstunnelen. Det betyr at all trafikk frå Åsane må verte dirigert om på Ervikveien eller på mellombelse omkøyringsveggar i store deler av anleggsperioden.

Om det er mogleg å få aksept hos Statens vegvesen for ei anleggsomlegging med så store konsekvensar er svært usikkert.

Byggbart anlegg

Forslaget frå Eidsvåg senter AS vil verte vesentleg meir komplisert å byggja enn det som ligg til grunn i bybaneprosjektet. Vurdert ut i frå dokumentasjonen som ligg føre er det knytt stor uvisse til om det er mogleg å byggje. Mellom anna vil løysinga til Eidsvåg senter AS blokkere store areal mellom Selviktunnelen og Glaskartunnelen for å kunne byggje nytt køyrefelt og nedramping av motorvegen. Det vil derfor vere sannsynleg at ein må byggje større mellombelse veganlegg enn det som er tatt høgde for i det private forslaget og at fleire hus og industrieigedommar må innløyast. Desse variablane er ikkje del av Eidsvåg senter AS sine kalkylar.

Den lange vegkulverten vil vere svært krevjande og dyr å byggje så nær drikkevatn og eksisterande E39. Arbeidet med å byggje ein stor, ny overvasskulvert under Eidsvåg gjer anleggsgjennomføringa meir krevjande fordi den medfører at E39 også der må flyttast mange gongar, samt lokalvegen og tilhøyrande infrastruktur. Ekstra ventilasjon i Fløyfjellstunnelen ved Selviktunnelen er ikkje løyst, og skaper noko usikkerheit rundt kostnadane.

Fylkesrådmannen summerer opp med at Eidsvåg senter AS sitt forslag gjev ein krevjande og lang anleggsperiode med store konsekvensar for trafikken mellom Åsane og sentrum. Det er uvisst om anlegget er mogleg å byggje slik det no er skissert.

4.3 Framdrift

Framdrifta til bybaneprojektet vert påverka av korleis planprosessen, prosjekteringa og byggjeperioden utviklar seg. Prosjektering og behovet for prosessar for ulike angjevne fråvik vil ta lengre tid, og det er venta ei utsetting her på mellom eit halvt og eit år. Når det gjeld planprosessen, er løysinga til Eidsvåg senter AS ikkje utgreidd. Om denne vert valt vert planarbeidet sannsynlegvis utsett.

Fylkesrådmannen meiner at felles mål om vedtak av reguleringsplan i 2023 og opning av Bybanen til Åsane i 2031 ikkje vert nådd om ein går vidare med Eidsvåg senter AS sitt forslag.

4.4 Finansiering

Utbygging av Bybanen i Bergen vert finansiert med bompengar og statlege midlar (50/50-ordninga). Den statlege delen av finansieringa vert fastsett i Nasjonal transportplan 2022-2034 (NTP) om Bybanen til Åsane vinn fram i konkurransen med andre prosjekt i landet. Regjeringa skal leggje fram NTP i mars, og etter planen til endeleg handsaming i Stortinget før sommaren i år. Kostnaden for Bybanen til Åsane som er spelt inn til NTP-prosessen baserer seg på grunnkalkylen. Element i bybaneprojektet som ikkje er med i grunnkalkylen vil framleis mangle finansiering med gjeldande finansieringsordning sjølv om prosjektet skulle få tildelt midlar over NTP. Ei lokkløysing i Eidsvåg er ikkje med i grunnkalkylen og vil då ikkje ha statleg finansiering sjølv om bybaneprojektet elles skulle ha det.

Fylkesrådmannen peiker på at eit eventuelt lokk over E39 i Eidsvåg vil mangle finansiering. Med gjeldande finansieringsordning vil det bety at finansiering av tiltaket må dekkast inn med meir bompengar eller at prosjektet ikkje vert realisert.

4.5 Byutvikling

Vedtak om forlenga Fløyfjellstunnel flyttar kryss og ramper ut til Eidsvåg. Det har vore eit hovudfokus i planlegginga i skissefasen å skapa så gode vilkår som mogleg for bumiljø og byutvikling med dette vedtaket som premiss.

Eidsvåg har status som lokalsenter i KPA2018, men det er presisert at avgrensing av sentrumskjernen skal vente til traseen til Bybanen og vegløysingane er avklart. Hovudfokus i skissefasen har vore å finne eit samla grep for Eidsvåg som står opp under ønsket byutvikling med gode løysingar for gåande og syklande, moglegheit for ny byggesetnad og ein betre samanheng mellom aust- og vestsida, der motorvegen i dag ligg som ei barriere. Tomta vil liggje tett på bybanehaldeplass og det vil vere ønskjeleg med byutvikling i området, både med omsyn til bustader og næring, i samsvar med KPA. På denne bakgrunn er det positivt med samhandling med eigedomsutviklar for «Norturatomta» i tidleg fase.

Forslaget har ikkje vore på formell høyring og det er førebels ikkje opplyst i tilstrekkeleg grad med omsyn til ei rekke tema. Fylkesrådmannen stiller særleg spørsmål til utnyttingsgrad, lokalklima og soltilhøve som vil vere ein viktig premiss for bukvalitet. Forslaget til Eidsvåg senter AS legg opp til ei høg utnytting og det føreset at det må byggjast tett og høgt. Når Eidsvåg eigedom reknar 1 500 bustader og 3 000 bebuarar legg dei også opp til mange og små bueiningar. Dette er ikkje i samsvar med KPA som legg opp til blanda bustadstørrelsar og mangfald i bebuarsamansetnad. Slik er det lite samsvar mellom kalkulert utnyttingsgrad frå Eidsvåg senter AS og illustrasjonane som viser eit frodig og samansett bustadmiljø.

I tillegg til det tilrådde alternativet utan lokk, har bybaneprojektet også skissert ei løysing med lokk som i praksis er ei forlenging av tunnelportalane. Sjølv om denne løysinga ikkje er utforma med formål om høgast mogleg utnytting av «Norturatomta», som Eidsvåg senter AS sitt framlegg til løysing, peiker fagetaten i Bergen kommune på at dette kan gje nokre av dei same moglegheitene for å utvikling av «Norturatomta». Fylkesrådmannen peikar på at ei slik løysing vil kunne leggje til rette for ei realistisk utvikling for lokalsenteret, utan dei same negative konsekvensane knytt til kostnad, anleggsgjennomføring, risiko og framdrift som Eidsvåg senter AS sitt framlegg.

5 Fylkesrådmannen sin oppsummering

Bergen kommune har bede Vestland fylkeskommune om å vurdere konsekvensar knytt til kostnad, anleggsgjennomføring og eventuelle andre konsekvensar ved privat forslag frå Eidsvåg senter AS.

Fylkesrådmannen viser til at kostnadsvurderingane manglar vesentlege element. Når ein legg desse til aukar meirkostnaden ved Eidsvåg senter AS sitt framlegg frå fagetaten i Bergen kommune sitt planforslag til 1,4-1,8 milliardar kroner.

Samstundes er det vurdert at Eidsvåg senter AS sitt framlegg til finansiering ikkje er realistisk då det mellom anna baserer seg på ein alt for høg verdsetting av «Norturatomta». Fylkesrådmannen stiller og spørsmål ved realismen i framlegg om å etablere 1 500 bueiningar. Samla sett står ikkje dette fram som eit realistisk finansieringsopplegg.

Det verkar sannsynleg at ein vil stå igjen med ein auka kostnad for bybaneprosjektet på mellom 1,2 og 1,7 milliardar kroner etter at differansen mellom dei ulike eigeomsverdiene på om lag 100 til 200 mnok er trekt frå. Eit eventuelt anleggsbidrag på 150 mnok vil då utgjere ein liten skilnad. Meirkostnaden vil mangle finansiering, noko som betyr at ein må nytte meir bompengar med gjeldande finansieringsopplegg eller at prosjektet ikkje vert realisert.

Når det gjeld anleggsgjennomføring, meiner fylkesrådmannen at den vil verte svært komplisert og medføre mellom anna trafikkomlegging av trafikken mellom Åsane og sentrum, berekna til å vare i tre år. Dette er ikkje akseptabelt. Framlegget baserer seg på løysingar med fråvik som krev aksept frå vegdirektoratet. Fråvika er vesentlege og aksept verkar svært usikkert.

Prosjekteringsfasen er forventa utsett med eit halvt til eitt år. Då løysingane ikkje er utgreidd er det og forventa forseinkingar i reguleringsfasen. Fylkesrådmannen er uroa for framdrifta til bybaneprosjektet ved ei eventuell vidareføring av forslaget til Eidsvåg senter AS. Både mål om vedtak av reguleringsplan i 2023 og opning av anlegget i 2031 vil ikkje vere mogleg å nå.

På same måte som fagetaten i Bergen kommune peiker fylkesrådmannen på at bybaneprosjektet i si planløysing har lagt til rette for byutvikling på «Norturatomta», og det er vidare lagt fram ei løysing med lokk over tunnelportalane til Fløyfjellstunnelen som gjev noko av dei same moglegheitene for utvikling av «Norturatomta» som i Eidsvåg senter AS sitt framlegg. Dette alternativet vil ikkje ha dei same negative effektane knytt til anleggsgjennomføring og framdrift, men det vil gje ei auka kostnad for prosjektet. Om ein skulle velje ei slik løysing, peiker fylkesrådmannen på at privat utbygger bør bere den kostnaden då gevinsten av tiltaket fyrst og fremst vil liggje hos privat utbygger.

Ved ei vidareføring av planarbeidet for Eidsvåg senter, som medfører store negative konsekvensar for kostnad, gjennomføring og risiko for BT5, vil fylkesrådmannen vurdere å tilrå motsegn til eit eventuelt planforslag.